

Die Zwei... ...einer ist das

So sieht der Sommer der deutschen Roadster aus: Mercedes SLK und BMW Z3, zwei Gute-Laune-Spender für rund 50 000 Mark. Was sie unterscheidet? Kommt auf das Dach an



Wir genießen heiße Tage und coole Autos. Wie den neuen **Mercedes SLK**, der erstmals auf den **BMW Z3** trifft und dabei eine ausnehmend gute Figur macht. Beide sind natürlich auch zu finden im **Cabrio-Katalog** (Seite 34). Danach wird gefeiert: **Alfa und Fiat Spider** (S.40) werden 30. In dem Alter braucht man schon **Pflege**. Wir geben Tips (S.56), zeigen neues **Cabrio-Zubehör** und laden am Ende ein zur Ausfahrt im **Formula 4** von **Italdesign** (S. 60)

Gelbe vom Ei



■ Immer dieses Warten. Die Kunst zu warten gehört wohl zum Erwachsenwerden. Wir warten aufs Christkind, auf den ersten Kuß, und jetzt auf den SLK. Auf diesen kleinen Sport- und Lust-Kometen, den Fix-Stern im Sommer der deutschen Roadster. Jetzt steht der Mercedes da, fertig und blitzend neben dem BMW Z3. Als könnten wir sofort einsteigen, mit seiner unglaublichen elektrischen Dach-Öffne-

Show ganze Bürgersteige atemlos machen und endlich, endlich in die Sonne brausen. Statt dessen heißt es: warten.

Zumindest bis September, wenn die ersten SLK beim Händler stehen. Das Schönste dabei ist das Schöne daran: Sie bauen ihn so mutig, wie die Studie vor zwei Jahren aussah. Als hätte Mercedes die ganze SL-Ahnen-Galerie destilliert zu einer Essenz auf vier Metern: Fast exakt die

Maße des Z3, der dennoch ganz anders wirkt: flachere Gürtellinie, schwellende Radhäuser, Motorhaube mit eingebauter Bugwelle. Der BMW spielt schon im Stand mit den Muskeln. Der SLK dagegen wirkt glatter, edler, wie aus poliertem Granit. Nur zwei kleine Hutzen, Reminiszenz an den 300 SL von 1954, treten wie Sehnen aus der breiten, wie

Weiter auf Seite 25

Das Heck-Design sagt: Seht her, ich bin solide. Und so modern wie noch kein Mercedes zuvor



Erfolg hat einen Namen: Super, Sport, Kurz



SLK – damit erinnert Mercedes an Renn-Erfolge Ende der Zwanziger. Der **Mercedes SSK** war das Top-Modell der Reihe S bis SSK: Renner für Caracciola oder Statussymbol für reiche Promis (nur 290mal gebaut, 7-Liter-Kompressor-Motor, bis zu 250 PS). Auch damals stand das K nicht für Kompressor, sondern bedeutete Super-Sport-Kurz.

zum Platzen gespannten Haube. Ein nobles Designer-Stück. Einziger Kontrast: die beiden Überrollbügel, Tribut an den Sicherheitsanspruch des Mercedes: Airbags, ABS und Gurtstraffer sind wie im Z3 Serie, zusätzlich warten im SLK Gurtkraftbegrenzer und als Extra sogar zwei Seiten-Airbags (748 Mark). Wir roadstern sicher wie in Frau Holles Federbett – ein ganz neues Gefühl.

Das innen schnell wieder abkühlt. Der SLK sieht aus, als hätte jemand eine C-Klasse in den Innenraum gebeamt. Brave Mittelkonsole, viel Einheitsgrau wie im Z3. Da wird die peppigere M-Version die Leute auf den Geschmack bringen. Und in Ansetzten auch der SLK: Mit elfenbeinfarbenen Skalen, Chromringen für die Instrumente und



Mal ehrlich: Die dritte Bremsleuchte stört bei beiden, die fummelige Persenning dagegen nur am Z3

genoppten Edelstahl-Pedalen. Mensch, mehr davon. Zum Beispiel Cockpit, Mittelkonsole und Türeinsätze in Rot, wie bei Mercedes zu haben. Wenn ich Anthrazit will, wähle ich C 180. Schließlich fährt das Auge mit, und Roadster sollen selbst auf zehn Kilometern schon den All-

tag zum kleinen Abenteuer verzaubern.

Das können beide tatsächlich. Man hockt weit unten in zwei Erlebnis-Höhlen, im SLK noch geborgener, weil die Tür bis zur Schulter reicht. Der Arm fällt wie

Bitte umblättern



Steile Scheibe, Dreieckfenster: Der Z3 setzt dich an die frische Luft

Mercedes SLK 200

Vierzylinder-Motor, vorne längs • zwei obenl. Nockenwellen • Kat • Hubraum 1998 cm³ • Leistung 100 kW (136 PS) bei 5500/min • max. Drehmoment 190 Nm bei 3700/min • elektron. Benzineinspritzung • Fünfganggetriebe • Heckantrieb • Einzelradaufhängung • vorne Doppelquerlenker • Schraubenfedern • Stabi • hinten Raumlenerachse • Schraubenfedern • Teleskopstoßdämpfer • Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet • ABS • Reifen 205/60 R 15 H • Kofferraum 348/145 l • Tankinhalt 53 l • L/B/H 3995/1715/1265 mm • Gewicht 1270 kg • 0-100 km/h 9,7 s • Spitze 208 km/h • Verbrauch (Drittelmix) 8,4 l/100 km

BMW Z3 1.9

Vierzylinder-Motor, vorne längs • zwei obenliegende Nockenwellen • Katalysator • Hubraum 1895 cm³ • Leistung 103 kW (140 PS) bei 6000/min • maximales Drehmoment 180 Nm bei 4300/min • elektronische Benzineinspritzung • Fünfganggetriebe • Heckantrieb • Einzelradaufhängung • vorne Querlenker • Federbeine • Stabi • hinten Schräglenker • Schraubenfedern • Teleskopstoßdämpfer • Scheibenbremsen • ABS • Reifen 205/60 R 15 H • Kofferraum 180 l • Tank 51 l • L/B/H 4025/1692/1288 mm • Gewicht 1250 kg • 0-100 km/h 9,5 s • Spitze 205 km/h • Verbrauch (Drittelmix) 8,0 l/100 km



Makellos glatt: Weil die Antenne in den Stoßfängern steckt



Nostalgie-Look und Neuzeit-Technik: Der digitale km-Zähler zeigt auch die nächste Inspektion an, mit einem Schraubenschlüssel als Symbol



Aber wo bleibt der Sportsgeist im Motor-Sound? Sowohl die 140 Pferde des 1,9-Liter-BMW als die 136 im Zweiliter-Mercedes traben so unauffällig wie Stummfilm-Zossen. Kein Schnauben, kein Röcheln, null Erlebnis. Die neuen deutschen

ferngesteuert auf die hohe Mittelkonsole, die Hand paßgenau an den Schaltknüppel. Aber das kurze klackklack aus dem Handgelenk wie im Z3 bekommt der SLK nicht hin.

Kein Wunder, schließlich sind Motor und Getriebe aus Kostengründen ebenso Großserien-Teile (C-Klasse) wie Vorder- und Hinterachse. Natürlich roadsterlike sportlicher abgestimmt, nach ersten Eindrücken sogar straffer als im BMW.



Man muß nicht barfuß fahren, um diesen Design-Gag zu mögen: Gummipoppen mit Edeltahl, wie auf den Einstiegsleisten



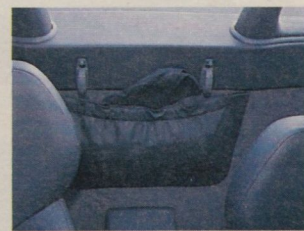
SCHWARZ: DIE KEIN-RISIKO-VERSION. Mercedes liefert auch Rot für den Innenraum



Der Italiener steckt die Sonnenbrille ins Haar, der Deutsche ins Ablagefach. Und der Ami bekommt an dieser Stelle Dosenhalter



Dafür ist der Roadster-Fahrer dankbar: Unter der Mittelarmlehne bleibt Platz für Cassetten oder Lippenstift



Das Fliegennetz in der Tasche hinter den Sitzen ist das rahmenlose Windschott, das man über die Überrollbügel zieht



WAS IM 3ER PASST, muß nicht automatisch auch dem Z3 gut stehen. Wo bleiben Chrom, Holz oder ein bißchen Farbe? BMW heißt schließlich nicht: Aus Freude am Sparen



Roadster blasen so bieder wie Kommunionkinder auf der Blockflöte. Bitte richtig verstehen: Laut ist selbstverständlich out, aber dezentes Grollen dürfen die Auspuff-Komponisten doch nach innen schicken. Wetten, daß die Tuner besser komponieren? Zumindest der 2,3-Liter-Kompressor (193 PS) im SLK läßt seine Kraft auch hören, weil in seiner Klasse höhere Lärm-Limits gelten. Da wird der Porsche Boxster seinen braven Konkurrenten den Marsch blasen.

Das macht Merce-

des auch mit seinem Zulieferer: Auf einem Stecker am ABS-Gerät fanden wir noch den Aufdruck „BMW“. Was die versammelten Ingenieure rot anlaufen ließ. Und nur zeigt, wo gemeinsame Entwicklung Kosten spart.

Dem Kunden ist es schnurz, weil der Rotstift solche Leckereien wie das Stahl-Faltdach des SLK bezahlbar macht. Denn eigentlich steht auf dem Mercedes: Ich bin zwei Autos. Cabrio und Coupé. Ein roter Knopf auf der Mittelkonsole startet eine

Weiter auf Seite 28

ERFOLGREICHE ROADSTER-HISTORIE BEI MERCEDES

BMW ohne Chance gegen die Legende SL



1954

Die Mercedes-Roadster hatten Erfolg, die BMW kaum. Schon seit dem **Mercedes 300 SL** von 1954, der 3258 mal vom Band lief, als 190 SL später sogar in 25 881 Exemplaren. Der aktuelle SL (r.): als 280 bis 600er seit 1989 schon 140 000 (!) mal verkauft



1989



1956

Eine seltene Schönheit: Das Design-Meisterstück **BMW 507** von 1956 brachte den Bayern Anerkennung, aber kein Geld – nur 252 Käufer fand der heutige Liebling jeder Oldtimer-Rallye. Weil er damals zu teuer war, ebenso wie der **BMW Z1** von 1986. Nach 8000 Einheiten wurde er eingestellt.



1986



Das Drehbuch für die SLK-Show: Der Heckdeckel öffnet vorne, die beiden Schmetterlingsflügel falten sich heraus und krallen vorne am Rahmen fest. Automatisch gesteuert von einer Hydraulikpumpe im Kofferraum. Jetzt genau hinschauen erspart später langes Gaffen

firmreife 25-Sekunden-Show, gerade die richtige Länge für einen Werbespot. Und nichts anderes stellt dieser ausgetüftelte Mechanismus dar. Nur soviel: Man sah ausgewachsene Männer staunend mit offenen Mündern vor diesem Stück Spielzeug-Eisenbahn. Vergeßt die Show der elektrischen Stoffverdecke, das war gestern. Morgen kommt der SLK. Eins steht fest: Dieses Dach streitet sich mit den Rollschuh-Artisten um die goldene Zitrone für die größte Bürgersteig-Schau dieses Sommers. Kleiner Tip an die rund 20 000 Vorbesteller: 120,75 Mark einkalkulieren – für eine größere Batterie, weil jeder um eine Privat-Vorführung betteln wird.

Das Dach macht den Unterschied zum Z3 aus: Denn nach 25 Sekunden ist der SLK nicht nur geschlossen, sondern ein anderes Auto. Ein wetterfestes Coupé, so



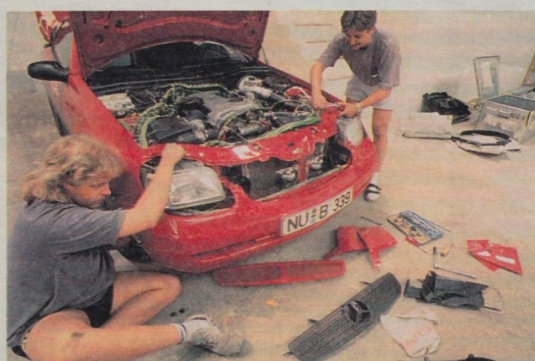
Flaches Dach (Gewicht: 33 Kilo) und kleine Fenster am SLK. Der hohe Aufbau des Z3 zeigt: Das Cabrio stammt von der Kutsche

Preise	BMW	Mercedes
Grundpreis	48700	52900
ABS/2 Airbags	S/S	S/S
Seiten-Airbags	N	748
Alufelgen	S	S
Automatik	3050 ¹⁾	3439 ²⁾
Diebstahl-Warnanlage	750 ³⁾	575
Elektr. Fensterheber	S	S
Klimaanlage	2200	2645
Lenkrad längs verstellbar	N	288
Metalliclack	780	1093
Nebelscheinwerfer	330	S
Sitzheizung	550	644
Zentralverriegelung/fernbedient	57750 ³⁾	S/S

Preise in Mark, S = Serie, N = nicht lieferbar, 1) Vier-Gang, 2) Fünf-Gang, 3) im Paket

DER SLK IM WINDKANAL

Ein Zentimeter besiegt Wind und Wasser



Von wegen Computer: Die Entwicklung der besten Frontmaske verlangt viel Handarbeit



Loch oder Lamelle? Stilisten und Techniker stritten um das Gesicht des SLK. Gesucht war der Kompromiß zwischen coolem Motor und jugendlich-frischem Design

Ein steifer Nacken - den sollen beim neuen SLK nur staunende Passanten bekommen. Auf keinen Fall die Insassen. Daher untersuchten Aerodynamiker auch die Zugluft im Innenraum. Infrarot-Fotos zeigten, wo spezielle Test-Dummys mit hohlen Kupferschädeln am schnellsten abkühlen. Der Wind pfeift mit Tempo 30 um den Hals. Der wird steif.

Das Gegenmittel: Ein rahmenloses Windschott, das wie ein Fangnetz über die Überrollbügel gezogen wird. Oder ein kleiner keilförmiger Abweiser oben auf der Windschutzscheibe, der den Fahrtwind über den Kopf lenkt.

Nur ein kleiner Zentimeter, aber mit großer Wirkung. Wie die Mini-Spoiler-Lippe unten



der Frontschürze oder die Abrißkante am Heckdeckel. Das Ergebnis: weniger Windwiderstand und Verbrauch, mehr Fahrstabilität bei hohem Tempo. Gerade dann begannen Roadster früher gern zu schlingern. Deshalb sorgen zusätzliche Spoiler vor den Vorderrädern für weniger Auftrieb. Einen Spoiler tragen am SLK sogar die Außenspiegel. Hier jedoch, um Regen und

Bei UV-Licht besehen: So lenkt der Außenspiegel Regenwasser von der Scheibe. Freie Sicht

Spritzwasser von der Seitenscheibe abzulenken. Fluoreszierendes Regenwasser im Windkanal beweist: Spiegel, nach innen eingezogene Dach-Säulen und bündige Seitenscheiben schaffen freie Sicht. Schließlich soll der SLK ein Allwetter-Auto sein.

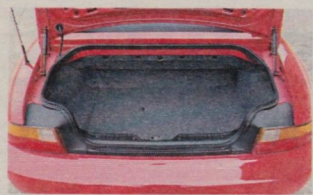




Gute Zeiten, schlechte Zeiten: Bei geschlossenem Dach paßt ein Sprudelkasten in den SLK-Kofferraum 348 Liter). Offen: Wie wär's mit einer Gepäckbrücke?

richtig mit heizbarer Heckscheibe und auf Wunsch sogar mit Dachträger. Ein Graus für Puristen, aber der SLK will schließlich Vollwert-Auto sein.

Allerdings auf Kosten des Kofferraums: Bei offenem Dach passen unter den Briefschlitz, der als Ladeluke übrigbleibt, gerade 145 Liter, also das Format eines leistungsfähigen Kleidersacks. Und wer nur kurz an sein Gepäck will, muß das Dach schließen.



Egal wie das Wetter wird: Hiermit können Zwei verreisen. Ein weiterer Vorteil: Dachöffnen dauert fünf Sekunden. Und es schaut niemand blöde zu

Weiter auf Seite 31

BMW STÄNKERT ÜBER DIE KONKURRENZ

SLK ein „Rentnerauto“, Boxster ein „Backofen“

■ Großkampfstimmung bei den BMW-Händlern: Alle wollen den Z3 - und BMW kann nicht liefern. Wer jetzt bestellt, muß bis Anfang '98 warten. Damit Roadsterfans nicht abwandern, gibt's Schützenhilfe aus der Zentrale in München. „Die aktive Formel für Fahrspaß und Faszination: Der BMW Z 3 Roadster“. Titel einer Kampf-Broschüre, die Händlern helfen soll, andere Roadster runterzumachen.

Warten auf den Mercedes SLK? „Lohnt nicht“, sagt der frisch eingeschworene Bayern-Händler, denn „hier stellt der Z3 eindeutig die sportlichere Alternative dar.“ Dafür wird er folgende Begründung liefern: „Die Vierzylinder-Grundversion (des Mercedes, Red.) mit 136 PS ist eher auf Komfort ausgelegt als auf spontane Leistungsentfaltung.“

Halt ein Rentner-Auto nach Mercedes-Philosophie, dem „so sehr der typische Fahrspaß eines Roadsters“ fehlt, sollen die Bayern-Händler nörgeln. Und kritisieren, daß „eine bewußt spartanische Innenraum-Anmutung mit viel nackten Metalloberflächen dem SLK Roadster-Atmosphäre einhauchen soll“. Hätten die BMW-Einpeitscher den SLK doch nur tatsächlich gesehen: keine Spur von kaltem Stahl. Doch, „dafür ist das Cockpit zu futuristisch geraten; klassische Elemente fehlen fast ganz.“ Voll daneben geraten. Siehe Fotos. Wenigstens beim Gepäck liegt BMW richtig: „Der extrem knapp bemessene Kofferraum“ gibt den Verkäufern Munition.

Noch schlechter – so warnt BMW schon heute – wird's Boxster-Fahrern gehen: „Zwar ist hinter dem Mittelmotor zusätzlicher Stauraum

vorhanden, durch die hohe Motorabwärme dürfte er jedoch schnell zum Backofen werden“.

Überhaupt: Porsches Hoffungsträger sei nicht ohne Macken. „Hier kommt die Vorderachse des Porsche 911 zum Einsatz mit ihren bekannten Nachteilen“. „Ausreichende Fahrleistungen“ bestätigen die BMW-Vordenker dem Porsche immerhin. Sie warnen jedoch, daß schnelles Fahren durch das Mittelmotorkonzept problematisch werden kann. Seltsam, daß beim MG F, dem Mini der BMW-Tochter Rover, das gleiche Konzept eine „gute Straßenlage“ garantieren soll.

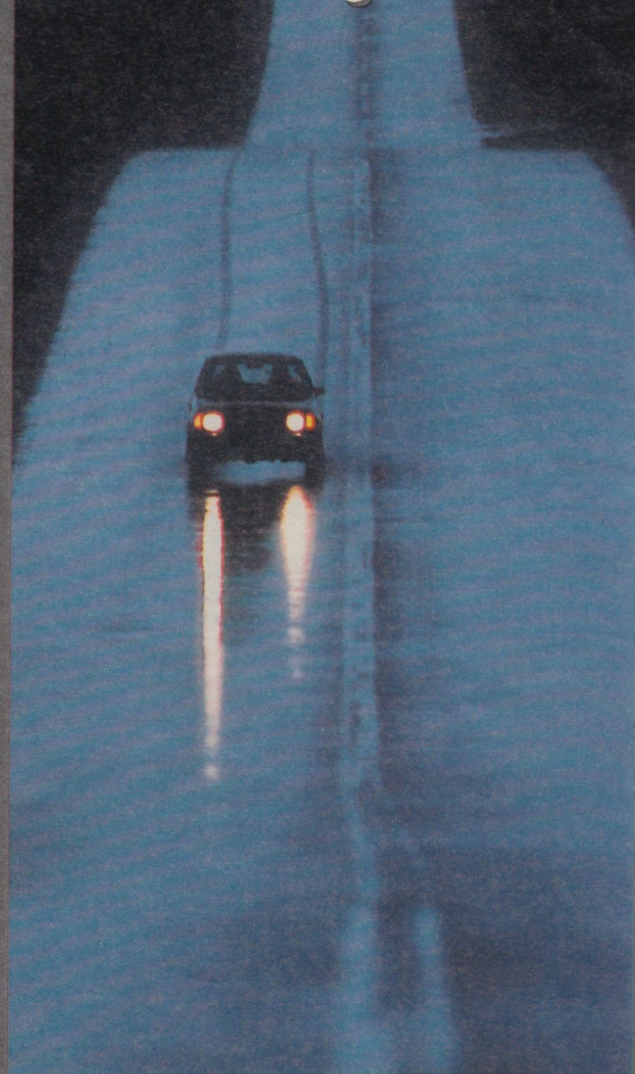
Schon merkwürdig. Wie auch die Abneigung gegenüber italienischen Produkten. Ganz dreist dürfen BMW-Händler gegen die Fiat Barretta stänkern: „Im Innenraum dominieren Design-Spielereien oh-



Lust machen, aber nicht liefern können. BMW versucht, mit launigen Worten, das Problem zu vertuschen

ne funktionalen Bezug. Die Bedienelemente sind klobig geformt, die Materialien muten etwas billig an. Wie beim Alfa Spider. BMW-Text: „Cockpit und Interieur können weder stilistisch noch funktional überzeugen – eine Plastiklandschaft.“ Wenn der Z3 wirklich so gut ist, warum hat BMW solche Schlammgeschlachten nötig? Die haben doch nicht etwa Angst vor der miesen Konkurrenz?

Auf die Erdanziehung haben Sie keinen Einfluß. Aber auf Ihre Bodenhaftung.



Mit SACHS Stoßdämpfern bleiben Sie auch in schwierigen Situationen immer auf dem Boden der Tatsachen. Wir bauen die richtigen Stoßdämpfer für Ihre Sicherheit. Mit SACHS Stoßdämpfern heben Sie auch dann nicht ab, wenn's mal brenzlig wird.

Auch für Ihren Autotyp und Anspruch haben wir die passenden Stoßdämpfer im Programm.

Fragen Sie Ihre Werkstatt.



SACHS

...sicherheitshalber

Sachs Handel GmbH · Obere Weiden · 97424 Schweinfurt
Ein Unternehmen der Fichtel & Sachs-Gruppe





**Einsteck- und
Einsätze in Wa-
genfarbe senken
Lackier-Kosten
bei Rempelen.
Diese Alus kosten
beim Basis-
Modell 920 Mark
extra. BMW ver-
langt für 225er-
Reifen 1000 Mark
Aufpreis**

Apropos Leiden: Aus Ge-
wichts- und Platzgründen ver-
zichtet der SLK als erster Merce-
des auf ein Reserverad. Da biste
platt: Bei einer Panne lernt der
komfortverwöhnte Mercedes-
Fahrer wahlweise den Umgang
mit einem neuen Reifendicht-
mittel oder das Aufblasen eines
Faltrads. Mit solchen Tricks
drückt der SLK das Leergewicht
auf 1270 fahrfertige Kilo, also
fast das Niveau des Z3. Merce-
des verspricht 9,7 Sekunden für
den Spurt auf Tempo 100 und
208 Spitze.

Noch erfreulicher, daß der SLK
auch beim Preis dem BMW er-
staunlich nahe kommt: Der SLK
200 kostet 52 900 Mark (als SLK



Fotos: Andreas Lindlahr

230 Kompressor 60 950 Mark).
Macht bei gleicher Ausstattung
(im SLK sind u.a. der Infrarot-Piep
für die Zentralverriegelung und
Nebelscheinwerfer Serie) 3695
Mark Unterschied. Wozu nach-
rechnen? Die neuen deutschen

Roadster sind ohnehin bis
weit ins Jahr 1997 hinein ausver-
kauft. Wetten, daß in diesem
Sommer wieder die Spekulanten
aufblühen? Weil manche Fans
vor allem eins nicht wollen:
Noch länger warten. J. STAAT

Z3: DIE ZUCKERSTÜCKE DER TUNER



Selbstverständlich ist Bonds neuer
Dienstwagen schon in die
Hände der Tuner gefallen.
Eibach rüstet den Z3 mit
Sportfedern aus, die den
Roadster 30 bis 35 Milli-

meter tiefer auf die Straße setzen. Inspiriert vom Filmtitel
„Golden Eye“ sind die Federn in Gold lackiert und kosten
603,75 Mark (Eibach Federn, 57413 Fintentrop, Tel.
02721/5110). Noch weiter geht die Aufrüstung des of-
fenen BMW bei **Kerscher**: Dort war-
tet James drei Zentimeter tiefer
(349 Mark) oder leicht keil-
förmig (vorne 50, hinten
30 Millimeter tiefer für
395 Mark) auf seine Auf-
gaben. Super sportliche
Schuhe (9x17 Zoll-BBS-RX-Felgen) mit 235/40er-Socken
liegen ab 5240 Mark im Regal. In Vorbereitung: Front- und
Heckschürzen sowie ein Auspuff mit mehr Roadster-
Sound (Kerscher, Tel. 08727/1016). Bei **Postert** lauten die
entsprechenden Geheimcodes: Ein Satz 7,5x17 mit 235/40
für 3792 Mark oder 8,0x18 mit 225/40er Reifen für 4964
Mark. Für 35 Millimeter Tieferlegung berechnen die Esse-
ner 366 Mark. Innen greift Bond für
106 Mark zum Schaltknäufel
aus Aluminium und
gibt für 116 Mark Gas
mit einem Alu-Pedal
(Postert 02 01/8 6250).



TRENDFORSCHER: IM SLK SITZEN CABRIO-ANFÄNGER

Roadster-Boom? In zwei Jahren vorbei

„Der ganze Roadster-Boom
ist wahrscheinlich schon in
zwei Jahren vorbei.“ Was so
klingt wie eine Hiobs-Bot-
schaft für die Hersteller, ist das
Ergebnis einer Umfrage von
Trendforscher Frank W. Wei-
rauch. Sein Institut hat im März
7400 Deutsche nach ihren of-
fenen Traum-Autos befragt.
Ergebnis: Viele Kunden sprin-
gen voller Erwartung auf den
Roadster-Zug auf, aber auch
genau so schnell wieder ab.

Wie sieht der typische Käu-
fer aus (siehe Tabelle unten)?
Zumindest ist er kein Cabrio-

Fahrer oder Oldtimer-Fan -
denn die bleiben ihren Marken
treu. Die meisten Interessen-
ten (94 Prozent) für einen SLK
oder Z3 sind Cabrio-Anfänger.
Diese Neulinge kennen weder
Enge, steife Nacken noch den
knappen Kofferraum in einem
offenen Auto. Ihr Kaufmotiv:
die Werbung (zu 74,3 Prozent),
die Erwartung von Freiheit auf
Rädern und der Wunsch, im
Trend zu liegen.

Aber der, so Meinungsfor-
scher Weirauch, ändert sich
ziemlich schnell. Das Auto als
Image-Faktor oder cooler Prot-

zer vor dem Biergarten soll
bald mega-out sein. Statt des-
sen zählen in wenigen Jahren
sportliche Hobbies (zu 51,9
Prozent), Komfort auch in der
Freizeit oder einfach ein ande-
rer Auto-Trend (zu 33,7 Pro-
zent).

Ganz oben auf der In-Liste:
Das Swatch-Car oder der neue
Käfer. Sport-Autos werden
nach Weirauchs Prognose wie-
der in ihrer Ni-
sche verschwin-
den - eine Ge-
fahr für Por-
sches Box-

ster, der bis dahin den
Sprung zum zeitlo-
sen Markenartikel ge-
schafft haben muß,
um das Überleben der
Marke zu sichern.

Übrigens: „Die Fir-
men können ihre Wer-
bung einstampfen“, so Wei-
rauch. Denn die meisten po-
tentiellen Roadster-Käufer ha-
ben sich längst entschieden:
Kein SLK-Fan schwenkt auf ei-
nen Z3 um. Und umgekehrt.
Trotz der 8200 Mark, die die
beiden Basisversionen tren-
nen. Denn der Preis, sagten



**Meinungsfor-
scher Frank W.
Weirauch berät
mit seinem
Institut Firmen
über die Trends
von morgen**

82,7 Prozent der Befragten,
spielt bei der Anschaffung kei-
ne Rolle. Am Traum wird eben
nicht gespart. Und die lange
Wartezeit stört die Fans auch
nicht: Für sie ein sicheres Zei-
chen, daß ihr Traum von der
Freiheit auf Rädern in Erfül-
lung geht. JOE

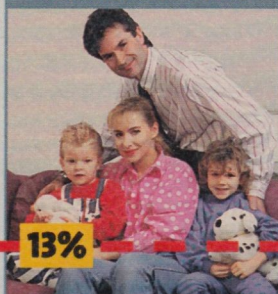
KIDS



10%

Kids heißen sie bei den
Trendforschern: Jeder zehnte
Roadster-Fahrer ist 20
bis 25 und frischer Berufs-
einsteiger. Ihr Verdienst ist
zwar knapp, geht aber kom-
plett für Klamotten, Reisen
und Autos drauf. Denn die
Kids wohnen noch bei den
Eltern, die zur Not auch
beim Kaufpreis für den Of-
fenen aushelfen.

FAMILIENVÄTER



13%

Dieser Roadster-Käufer ist
Familienvater (35-55 Jahre
alt), nimmt gerne ein Ehren-
amt in seinem Club an und
bezahlt sein Hobby aus ei-
nem Sparvertrag. Der Mann
zeigt, daß er jung geblieben
ist: Mit Boxershorts statt
Badehose, Tennis statt Tret-
boot und Roadster statt Ca-
brio. Die sind für ihn näm-
lich nur Henkel-Körbchen.

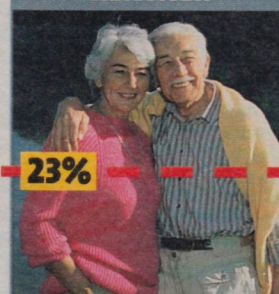
SUPERWEIBER



19%

Die Meinungsforscher ne-
nen sie Superweiber. Allei-
nständige Frauen im Alter
zwischen 35 und 47. Ihr Mo-
natsverdienst von über 7500
Mark brutto fließt in die Uhr
von Cartier, das Kostüm von
Escada und den Urlaub im
Club Med. Superweiber tau-
schen ihr braves Auto gegen
einen Roadster, um zu zei-
gen: „Ich bin unabhängig“.

RENTNER



23%

Von wegen alter Rentner,
hier kommen die modernen
Pensionäre: Sie reisen viel,
engagieren sich für Um-
weltschutz und begeistern
sich an neuester Technik.
Lieber CD als Schallplatte,
lieber SLK als braven Golf.
Rund ein Viertel aller Road-
ster-Interessenten zählen
zu den Senioren mit viel Zeit
und ausreichend Geld.

KARRIEREMÄNNER



35%

Jeder dritte Roadster-Käu-
fer gilt als Karrieremann: 42
bis 52 Jahre alt, Single oder
kinderlos verheiratet und
Abteilungsleiter mit über
10 000 Mark brutto im Mo-
nat. Der konsumfreudige
Vielfahrer möchte sich im-
mer wieder beweisen: Ob
beim Skilaufen, Golfspielen
oder im Wettbewerb gegen
jüngere Assistenten.

■ BMW versucht sich am „eierlegenden Wollmilch-Roadster“. Einen, der alles kann. Komfortabel federn, sicher in die Kurve legen, viel Gepäck einladen. Die Formel für Mr. Perfect: Z3.

Und sie geht auf – bis auf eine Unbekannte: die Verarbeitungsqualität. Das amerikanische Werk in Spartanburg produziert weit am gewohnten BMW-Standard vorbei. Im Gebälk des geschlossenen Z3 quietscht, im Armaturenbrett knistert es. Zudem leckt die Stoffmütze in der Waschstraße. Beifahrer vorher aussteigen. Sonst gibt es garantiert feuchte Hosenbeine.

Positiver dagegen: Der Z3 fährt einfach perfekt. Allein die Beinarbeit des Fahrgestells: Beeindruckend sicher, überraschend komfortabel. Standfeste Brem-



Eine aufregende Linie für den Roadster der Vernunft: schick, und mit den Schlitzten im Z3-Kleid wirkt der offene BMW sogar ein wenig verrucht

Fotos: Ulrich Sonntag

BMW Z3: weniger Freude am Fahren



Schnörkelfreie Zone: Z3-Heck ohne Reiz (links). Ein alter Bekannter: der Vierzylinder aus dem BMW 318i. Klangbild: unspektakulär. Leistungsentfaltung: ausreichend



Guck mal, wer da ist: Z3-Cockpit mit exakt den Instrumenten aus dem Dreier compact. Ansonsten trägt der BMW innen einfach nur Schwarz

sen, ein gut nutzbarer Kofferraum, diverse Ablagen im Innenraum. Z3, ein Roadster für alle Tage.

Nur: Es funkt einfach nicht. Adrenalin-Stöße und feuchte Hände bleiben aus. Ein Innenraum nach Dreier-compact-Vorbild. So nüchtern und zweckmäßig wie bei Burger King – nein, dort geht es peppiger zu.

Und die 115 PS schleppen schwer am Roadster-Übergewicht: 1200 Kilo. Fehlt nicht viel, und Z3 muß MX-5 (90 PS) ziehen lassen. Kleiner Trost-Preis: Der Z3 kostet 43 700 Mark.



Das geht an die Nieren: die bullige BMW-Front läßt weit mehr Leistung erwarten als tatsächlich vorhanden

BMW

Vierzylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut • eine obenliegende Nockenwelle • Katalysator • Hubraum 1796 cm³ • Bohrung x Hub 84,0 x 81,0 mm • Verdichtung 9,7:1 • Leistung 85 kW (115 PS) bei 5500/min • maximales Drehmoment 168 Nm bei 3900/min • elektronische Benzineinspritzung • Fünfganggetriebe • Heckantrieb • Einzelradaufhängung • vorne Querlenker • Federbeine • Stabilisator • hinten Schräglenker • Schraubenfedern • Teleskopstoßdämpfer • Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet • ABS • Reifen 205/60 R 15 H • Kofferraumvolumen 180 l • Tankinhalt 51 l • Länge / Breite / Höhe 4025 / 1692 / 1288 mm

Lexikon aufgeschlagen: von Cabriolet bis Roadster



Cabriolet: mehr Komfort und Sitze als Roadster. Z. B.: Golf Cabrio. Auch: Sammelbegriff für alle Offenen.



Cabrio-Limousine: Viersitzer mit Rolldach. Scheibenrahmen und Dachsäulen bleiben stehen. Z. B. Citroën 2CV



Speedster: besonderes Kennzeichen ist die winzige Frontscheibe, wie hier beim Porsche



Landulet: Nur über den Rücksitzen läßt sich das Dach öffnen. Vorne bleibt es geschlossen wie beim DB 600

Targa: nur halb-offen. Zum Öffnen wird ein festes Teil herausgenommen. Beispiel: der Honda CRX



ndjahr, Piepenburg, Zefia